Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9084**

14. Wahlperiode 15. 05. 2002

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/8449 –

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

A. Problem

Da die bisherige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über den allgemeinen Haushalt an ihre Grenzen stößt, soll durch die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft der Einstieg von der bisher praktizierten Haushaltsfinanzierung in eine mittelfristig beabsichtigte Nutzerfinanzierung ermöglicht werden. Dieser Gesellschaft sollen in einem ersten Schritt Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW und die Nutzerentgelte der Bundeswasserstraßen zufließen. Die Gesellschaft soll damit zunächst das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung finanzieren. Im Hinblick auf die erforderliche Mobilisierung privaten Kapitals bei der Verkehrswegefinanzierung soll die Gesellschaft auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten übernehmen.

B. Lösung

Gesetzliche Ermächtigung zur Übertragung von Aufgaben auf eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes in privater Rechtsform durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung.

Annahme mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

I. den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8449 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert, anzunehmen:

1. In § 1 Abs. 1 Satz 1 sind nach dem Wort „Aufgaben“ die Wörter „des Bundes“ einzufügen.

2. In § 1 Abs. 1 ist nach Satz 1 der Satz „Hoheitliche Befugnisse sind nicht übertragbar.“ einzufügen.

3. In § 1 Abs. 2 Satz 1 sind nach dem Wort „Aufgaben“ die Wörter „des Bundes“ einzufügen.

4. § 2 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

   „(1) Die Gesellschaft verteilt Mittel aus

   1. dem Gebührenaufkommen nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge) vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234) in der jeweils geltenden Fassung,

   2. den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen,

   die ihr jeweils vom Bund zur Verfügung gestellt werden, nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Vorhaben. Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, Anleihen und Kredite aufzunehmen, Bürgschaften, Garantien oder ähnliche Haftungen zu übernehmen oder Kredite zu gewähren.“.

5. § 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Aus Gebühren und Abgaben nach Absatz 1 zu finanzierende Verkehrswegevorhaben werden als Anlage zu einer besonderen Titelgruppe im Bundeshaushaltsplan aufgeführt. Von der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nicht verausgabte Mittel nach Absatz 1 werden zusätzlich im jeweils folgenden Haushaltsjahr, spätestens mit dem übernächsten Bundeshaushalt bereitgestellt. Dabei sind die tatsächlichen Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben zu berücksichtigen.“.

6. § 2 Abs. 3 wird gestrichen.

7. Es wird ein neuer § 3 (Berichte) eingefügt:

   „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang der Realisierung der über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft finanzierten Verkehrsinfrastrukturprojekte und die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft.“

8. Der bisherige § 3 (Inkrafttreten) wird § 4.

Berlin, den 15. Mai 2002

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Georg Brunnhuber**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Georg Brunnhuber

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8449 in seiner 224. Sitzung am 14. März 2002 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Tourismus sowie den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Da die bisherige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über den allgemeinen Haushalt an ihre Grenzen stößt, sollen mit dem Gesetzentwurf die Voraussetzungen für die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft geschaffen und damit der Einstieg von der bisher praktizierten Haushaltsfinanzierung in eine mittelfristig beabsichtigte Nutzerfinanzierung ermöglicht werden. Dieser Gesellschaft sollen in einem ersten Schritt Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW und die Nutzerentgelte der Bundeswasserstraßen zufließen. Sie soll damit zunächst das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung finanzieren. Weiterhin soll die Gesellschaft auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten übernehmen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8449 in seiner 87. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme in der Fassung des im federführenden Ausschuss eingebrachten Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 1110 des federführenden Ausschusses) mit den Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8449 in seiner 106. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU der Fraktion der FDP und der Fraktion der PDS, § 2 Abs. 1 und 2 des Gesetzentwurfs so zu ändern, wie dies auch in dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen im federführenden Ausschuss vorgeschlagen wird. Zu dem Gesetzentwurf im Übrigen hat er keine Stellungnahme abgegeben.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Gesetzentwurf in seiner 80. Sitzung am 20. März 2002 beraten. Er hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8449 sowie zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8447 (Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften) auf Antrag der Fraktion der FDP, die dabei von der Fraktion der CDU/CSU unterstützt wurde, in seiner 80. Sitzung am 20. März 2002 eine öffentliche Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 82. Sitzung am 17. April 2002 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen:

- Prof. Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsordnung der Universität Karlsruhe
- Dr. Alexander Hedderich, Deutsche Bahn AG
- Dr. Peter Klaus, Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW
- Prof. Dr. Georg Hermes, Johann Wolfgang Goethe-Universität
- Dr. Heiko Stiepelmann, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.
- Tilmann Heuser, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
- Dr. Wilhelm Pällmann
- Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
- Dr. Michael Schäfer, Freshfields Bruckhaus Deringer
- Hans Hermann Reschke, B. Metzler seel. Sohn & Co. KG a. A.
- Matthias Herrmann, Warnowquerung GmbH & Co. KG
- Gerd Lottsiepen, Verkehrsclub Deutschland e. V. – VCD

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der 82. Sitzung des Ausschusses mit den dort beigefügten schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Ein Bericht vom 12. April 2002, den der Bundesrechnungshof dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) erstattet hat, war dem Ausschuss mit Schreiben vom 12. April 2002 durch den Bundesrechnungshof zugeleitet worden; der Bericht wurde als Ausschussdrucksache verteilt.

In seiner 85. Sitzung am 15. Mai 2002 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben zu dieser Sitzung einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 1110), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion der FDP hat folgenden Antrag (Ausschussdrucksache 1112) im Ausschuss eingebracht:

„Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag unverzüglich ein Konzept zur verstärkten Einbeziehung Privater in Neubau, Ausbau, Unterhaltung und Betrieb von Bundesfernstraßen vorzulegen.

1. Alle auch unter den gegebenen Rahmenbedingungen vorhandenen Möglichkeiten zur Einbeziehung Privater müssen ausgenutzt werden. Dazu gehört auch die konsequente Privatisierung der Aufgaben der Autobahnmeistereien zur Überwachungen und Gewährleistung des Betriebs.

2. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft muss tatsächlich privatwirtschaftlich agieren können. Sie muss sich deshalb von den Vorgaben des Bundeshaushalts lösen können und in der Lage sein, privates Risikokapital zur Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes zu gewinnen.

3. Die Möglichkeit zur Quersubventionierung anderer Verkehrsträger, vor allem der Schiene, ist strikt zu unterbinden. Die nutzerbezogene Gebühr verlangt, dass die Einnahmen aus der Nutzung eines Verkehrsträgers wieder zurückfließen müssen.

4. Die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut müssen vollständig in die Straßenbauinvestitionen zurückfließen.“

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Antrag der Fraktion der FDP mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP abgelehnt. Er hat den Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU, der Fraktion der FDP und der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 14/8449 – in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen anzunehmen.

Die **Fraktion der SPD** vertrat die Auffassung, die Anhörung habe gezeigt, dass eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft erforderlich sei. Auch die B-Länder hätten sich für eine solche Gesellschaft ausgesprochen. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen diene unter anderem dazu, Klarstellungen und Kompetenzabgrenzungen vorzunehmen. Aufgrund des Ergebnisses der Anhörung habe man vorgesehen, dass die Gesellschaft nicht kreditfähig sein solle. Damit werde die Gefahr ausgeschlossen, dass ein Schattenhaushalt entstehe. Bei der Anhörung sei von allen gefordert worden, dass der Bund die Hoheit über die Verkehrsprojekte behalte. Das Parlament müsse auch seine Kontrollmöglichkeiten behalten. Deshalb sei man verwundert, dass die Forderung nach Entscheidungsfreiheit der Gesellschaft erhoben werde. Durch die Einführung einer eigenen Titelgruppe werde mehr Transparenz erreicht. Die geplanten Regelungen sicherten eine höhere Flexibilität bei der Mittelverausgabung gegenüber dem heutigen Haushaltsrecht, unter anderem auch dadurch, dass die Mittel am Ende des Haushaltsjahres erhalten blieben. Damit werde auch der Kritik des Bundesrechnungshofes sowie der Forderung, dass die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur erhalten bleiben sollen, Rechnung getragen. Die Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sei ein erster Schritt. Die Gesellschaft solle zu einem Kompetenzzentrum für private Verkehrsprojekte werden. Punkt 7 des Antrags diene der Verbesserung der Transparenz. Den Antrag der Fraktion der FDP lehne man ab. Zum Teil sei dieser durch den Antrag der Koalitionsfraktionen überholt, zum Teil sei beabsichtigt, Themen aus diesem Antrag zu einem späteren Zeitpunkt aufzugreifen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** meinte, grundsätzlich sei die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft bereits in der Vergangenheit als sinnvoll angesehen worden. Betrachte man das Ergebnis der öffentlichen Anhörung, müsse die Bundesregierung ihren Gesetzentwurf eigentlich zurückziehen. Die Sachverständigen hätten in der Anhörung an dem Gesetzentwurf vernichtende Kritik geübt. Mit der jetzt vorgesehen Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft werde allenfalls ein Schattenhaushalt geschaffen, aber keines der gesteckten Ziele erreicht. Insbesondere die Vorstellungen, welche die „Pällmann-Kommission“ mit einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft verbunden habe, würden mit dem Gesetzentwurf nicht erreicht. Es würden damit keine zusätzlichen finanziellen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur eingesetzt und kein privates Kapital gewonnen. Es sei eher zu befürchten, das die Mittel unter dem Einfluss des Bundesministers der Finanzen reduziert würden. Der Bundesrechnungshof habe erhebliche strukturelle Änderungen an dem Gesetzentwurf gefordert und ihn in seiner derzeitigen Fassung als entbehrlich bezeichnet. Der Gesetzentwurf bedürfe struktureller Änderungen. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft müsse eigene Kompetenzen erhalten. Nach dem Gesetzentwurf könne die Gesellschaft nicht entscheiden, sondern unterliege den Weisungen des Ministeriums. Dann könne man diese Aufgaben aber auch gleich im Ministerium erledigen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, die Opposition müsse sich entscheiden, ob sie die Verkehrsinfrastrukturfinazierungsgesellschaft für entbehrlich ansehen wolle oder ob sie eine weitergehende Privatisierung fordern wolle. Die in dem Koalitionsantrag enthaltenen Änderungen seien wichtig, um trotz der Privatisierung den staatlichen Einfluss zu wahren. Es sei politisch wichtig, die Gesellschaft zu gründen, um Vertrauen hinsichtlich des Umgangs mit den Einnahmen aus der LKW-Maut zu schaffen. Mit der jetzt vorgesehenen Regelung werde größere Flexibilität erreicht und der Einfluss des Parlaments gesichert. Die Einführung der Übertragbarkeit der Haushaltsmittel stärke die Glaubwürdigkeit in Bezug auf den Umgang mit den Mitteln aus der LKW-Maut. Mit der Einführung einer besonderen Titelgruppe im Haushalt werde mehr Transparenz als bislang erreicht. Die Zurverfügungstellung der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur werde gesichert.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, die Sachverständigen hätten den Gesetzentwurf bei der Anhörung verrissen. Der Bundesrechnungshof habe in seinem Gutachten festgestellt, dass die Erreichung der Ziele mit dem Gesetzentwurf nicht erleichtert werde, die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht nachgewiesen sei und die Vorlage zumindest nicht entscheidungsreif sei. Die neue Gesellschaft habe nur den Wert einer Abteilung im Ministerium. Ein Vorteil sei nicht ersichtlich, das Gesetz sei in der bisherigen Form überflüssig. Mit dem Antrag der Fraktion der FDP sollten notwendige Änderungen erreicht werden.

Die **Fraktion der PDS** bestritt, dass durch den Gesetzentwurf mehr Glaubwürdigkeit erreicht werde. Das ursprüng-

liche Ziel der LKW-Maut, eine Verkehrsrente einzuführen, drohe mit der geplanten Regelung in sein Gegenteil verkehrt zu werden. Auch immanent spreche nichts für eine Verkehrsinfrastrukturfinazierungsgesellschaft. Es bestehe die Gefahr, dass ein Schattenhaushalt gebildet werde.

V. Begründung

Bezüglich der Begründung der Einzelvorschriften wird auf die Begründung zu dem Regierungsentwurf verwiesen.

Berlin, den 15. Mai 2002

Georg Brunnhuber
Berichterstatter



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333